Ausrüstung eines transatlantischen Dampfers

Hamburg-Amerika Linie
Hamburg

Von der ungeheuren Menge an Proviant und Kohlen, welche die Dampfer der Hamburg-Amerika Linie nach jeder Fahrt während der wenigen Tage, die sie im Hafen liegen, an Bord nehmen, vermag man sich durch bloße ziffernmäßige Angaben der einzelnen Quanten nur eine schwache Vorstellung zu machen. Erst eine graphische Darstellung wie die nebenstehende veranschaulicht in eindrucksvoller Weise, welch erstaunlich große Vorräte von Nahrungsmitteln und Feuerungsmaterial mitgenommen werden müssen, damit es den Passagieren während der Reise an nichts mangelt und das Schiff seine Fahrt über den Ozean mit der vorgeschriebenen Schnelligkeit zurücklegen kann. Die Darstellung ist natürlich rein bildlich zu nehmen, besonders mit Bezug auf die als lebend eingezeichneten Tiere, denn lebendes Vieh wird überhaupt nicht mitgenommen. Rindfleisch, Hammelfleisch, Wild usw. kommt nur in geschlachtetem, zugerichtetem Zustande an Bord, wo es in Kühlräumen, deren Temperatur nach Bedarf geregelt werden kann, aufbewahrt wird.

Das Bild zeigt den Kohlen- und Proviantbedarf sowie die Gesamtheit der Passagiere und Mannschaften des neuen Dampfers „Imperator" der Hamburg-Amerika Linie, der voraussichtlich im Frühjahr 1913 in die New Yorker Fahrt eingestellt werden wird. Das Schiff ist zurzeit der größte Dampfer der Welt. Es besitzt einen Brutto-Raumgehalt von mehr als 50 000 Registertons oder 141 500 cbm und vermag etwa 5275 Personen und viele Tausend Frachttons Güter zu befördern. Vier riesige Turbinen geben dem Koloß Leben und Bewegung.

Zur Hervorbringung dieser Antriebskraft bedarf es gewaltiger Kohlenvorräte, denn die Kessel begnügen sich nicht wie die Passagiere mit drei regelmäßigen Mahlzeiten täglich; sie müssen vielmehr vom Moment des Beginns bis zum Moment der Beendigung der Reise, zu jeder Stunde des Tages und der Nacht, gespeist werden. In der Mitte des Bildes erblickt man in fast unübersehbarem Nebeneinander die Parallelketten langer Eisenbahnzüge, die dem Dampfer seinen Kohlenbedarf für die Reise zuführen. 7000 Tons verlangen die Bunker des Schiffes vor jeder Reise. Sollte ein einziger Eisenbahnzug diesen Kohlenbedarf heranschaffen, so müßte er 700 Waggons und eine Ausdehnung von etwa 6 1/4 Kilometer, also fast einer deutschen Meile haben. Der Dampfer braucht zur Reise von Hamburg nach New York etwa 7 Tage. Bei der Bemessung seines Kohlenvorrats ist auf das Vorhandensein eines genügend großen Reservequantums Bedacht genommen, so daß er auch für den Fall einer erheblich längeren Reise über ausreichenden Brennstoff verfügt.

Die Gesamtzahl der bei vollbesetztem Schiffe an Bord befindlichen Personen beträgt, wie bereits erwähnt, 5275. Von den 4175 Passagieren reisen 800 in der ersten Kajüte, 600 in der zweiten Kajüte, 975 in der dritten Klasse und 1800 im Zwischendeck. Der Zeichner hat sie, nach den verschiedenen Beförderungsklassen geordnet, im Hintergrund des Bildes zusammentreten lassen. Ihnen gesellt sich im Vordergrund die aus Offizieren, Seeleuten, Maschinisten, Heizern und Trimmern, Stewards und Stewardessen, Köchen, Kochsmaaten usw. bestehende, insgesamt 1100 Köpfe zählende Besatzung des Schiffes zu.

Um diese Menschenmenge für einen Zeitraum von 7 Tagen mit der ganzen Reichhaltigkeit, die die Bordverpflegung moderner Ozeandampfer auszeichnet, zu beköstigen, sind Proviantvorräte von außerordentlicher Größe und Mannigfaltigkeit nötig. Es war dem Zeichner natürlich nicht möglich, die ganze Vielheit der verschiedenen Nahrungsmittelarten auf dem geringen Raum des kleinen Bildes darzustellen; er mußte sich notwendigerweise auf einige Hauptproviantgruppen beschränken.

An frischem Fleisch braucht der Dampfer für die Reise nicht weniger als 45 000 Pfund; dazu kommen 24 000 Pfund gesalzenes und konserviertes Fleisch und 8300 Pfund Schinken, Wurst, Zunge, Speck usw., zusammen ein Fleischquantum, für das es einer beträchtlichen Anzahl von Ochsen, Kälbern, Hammeln, Lämmern und Schweinen bedarf. Weiter wandern 8500 Pfund Geflügel, 8000 Pfund frische Fische und 25 Tonnen, 100 Fässer und 2000 Dosen gesalzene und konservierte Fische in die Vorratskammern des Dampfers. An frischem Brot empfängt das Schiff 15 000 Pfund, dazu für den Bedarf der Bordbäckereien und -konditoreien ungefähr 63 000 Pfund Mehl in Fässern, deren Kolonne sich bis in den Vordergrund des Bildes schiebt. Dahinter türmen sich die Kisten mit frischen Früchten auf; sie enthalten etwa 12 000 Pfund Äpfel, Birnen, Ananas, Bananen usw. Weitere 300 Kisten sind gefüllt mit Apfelsinen, Zitronen und getrockneten Früchten. Daneben sieht man in einer Unzahl von Säcken den Kartoffelvorrat des Dampfers, rund 100 000 Pfund, gelagert, weiter 10 000 Pfund Butter in Tonnen, 5500 Pfund Käse und 48 000 Stück frische Eier. An frischem Gemüse sind 25 000 Pfund, an Gemüsekonserven 7000 Dosen vorhanden. 4000 Dosen bergen Kompotte, eine gleiche Anzahl Marmeladen und 1500 Schachteln Eiscreme. 5100 Pfund Kaffee, 10 000 Pfund Zucker und Honig, 350 Pfund Tee sind für die Kaffeeküche des Dampfers bestimmt.

Entsprechend große Quanten zeigt die Getränkevorratsliste. Als bedeutendster Posten steht hier das Trinkwasser mit einem Quantum von 1440 Tons voran. Rahm und sterilisierte Milch ist mit 6500 Litern, kondensierte Milch mit 5200 Dosen vertreten. An Faßbier sind 28 000 Liter, an Likören 2200 Flaschen, an Weinen 15 100 Flaschen für die Reise erforderlich. Schließlich sei noch das stattliche Quantum von 35 Tons Eis erwähnt.

Der Proviantvorrat geht selbstverständlich über den Bedarf der Reise erheblich hinaus, so daß auch in dem Fall, daß die Fahrt infolge unvorhergesehener Zwischenfälle länger dauert, kein Mangel eintritt.

IMPERATOR
Kohlen
Kohlen
Kohlen
Kohlen
Kohlen
Kohlen
Kohlen
Eingemachtes
Hefe
Rahm
Eis
Milch
Käse
Gemüse
Früchte
Kartoffel
Eier
Butter
Pfeffer
Reis
Mehl

5. 8. 12. 3000. Hartung & Co. m. b. H., Hamburg.